numer 5 (64) - maj 2013

@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



CAŁA NAPRZÓD! WARSZAWSKIE LINIE TURYSTYCZNE

Zmiany i remonty • Noc Muzeów z kubkiem kawy • Budapeszt - miasto ikarusem jeżdżące

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

AKADEMIA PASAŻERA

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY
Redaktorzy prowadzący: Barbara Anna Janiszewska
Konrad Klimczak (temat numeru)
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
Nakład: 6958
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa
Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

ztm

DRODZY CZYTELNICY

Nadszedł czas na Wisłę! 1 maja wystartowały, a raczej wypłynęły – po raz piąty pod banderą Zarządu Transportu Miejskiego – Warszawskie Linie Turystyczne. W nieco zmienionej organizacji, m.in. dlatego, że nad Wisłą powstają bulwary. Statki odbijają i przybijają na Cyplu Czerniakowskim. Z powodu trudności nie wyjadą na bruk Starówki omnibusy konne, ale atrakcji z pewnością nie zabraknie! Zapowiada je m.in. pełnomocnik prezydent Warszawy ds. Wisły – czyli zgodnie z deklaracją Hanny Gronkiewicz-Waltz „Wisła ma gospodarza". A czy w Wiśle są... rekiny? To pytanie dzieci do kapitana tramwaju wodnego, którego „znają nawet ryby". Tak więc nasza stolica, tak jak marzył prezydent Starzyński, wraca nad rzekę! Na dodatek – to tegoroczne novum - będzie można, w ramach projektu „Pedałuj i płyń" przejechać się Veturilo, a potem popłynąć kajakiem. Zapraszamy do lektury TEMATU NUMERU, czyli o Warszawskich Liniach Turystycznych..

W AKTUALNOŚCIACH bardzo dużo ważnych informacji – o zmianach w kursowaniu pociągów na linii Warszawa – Pruszków, zmianach rozkładów jazdy tramwajów, zmianach tras i remontach. Także o czasowym wstrzymaniu kodowania na WKM biletów na okaziciela.

I zaproszenie... z kubkiem kawy na 10. edycję Nocy Muzeów.

Kontynuujemy nasz cykl „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" – tym razem o Bielsku-Białej. A jako, że początek sezonu turystycznego i blisko do wakacji zapraszamy do „miasta ikarusem jeżdżącego", czyli Budapesztu.

Zachęcamy do lektury!

Z ostatniej chwili

7 maja 2013 roku została zawarta ugoda między konsorcjum budującym centralny odcinek II linii metra a m.st. Warszawą o zmianie terminu zakończenia realizacji inwestycji. W ugodzie określono termin zakończenia prac na 30 września 2014 roku.

ZMIANY NA TRASIE WARSZAWA – PRUSZKÓW

Trwa budowa przejścia podziemnego i przystanku kolejowego Warszawa Ursus Niedźwiadek. 10 maja br. zostaną wprowadzone pierwsze zmiany w kursowaniu pociągów podmiejskich na trasie do Pruszkowa. Składy będą jeździły w tzw. „pakietach", tylko po jednym torze. Rano priorytet będą miały pociągi wjeżdżające do stolicy, a po południu wyjeżdżające z Warszawy. ZTM, żeby zminimalizować utrudnienia, uruchomi zastępczą linię autobusową ZS1, kursującą pomiędzy Pruszkowem a Piastowem. Zmienią się również wzajemne zasady honorowania biletów KM i ZTM.

Zmiany (kolejne od 8 czerwca br.) potrwają do 1 września 2013 roku. Podczas prac pociągi - pomiędzy stacjami Warszawa Włochy – Pruszków - będą kursowały w obu kierunkach tylko po jednym torze (nr 3) i będą zatrzymywały się przy peronie 2 na stacji w Ursusie i we Włochach.

Ze względu na ograniczoną przepustowość będą kursowały w „pakietach", po kilka pociągów w niewielkich odstępach czasowych. W godzinach porannego szczytu priorytetowo będą traktowane pociągi jadące w kierunku Warszawy, a po południu w kierunku Pruszkowa.

Ponadto, po zamkniętym torze do i ze stacji Warszawa Ursus będą uruchamiane specjalne skrócone kursy SKM. W Ursusie będzie można się dostać do pociągów z peronów 1 i 2, a na stacji Warszawa Włochy – jedynie z peronu 1.

Pociągi SKM i KM będą kursowały według zmienionych, tymczasowych rozkładów jazdy, a część z nich zostanie odwołana. Niektóre pociągi od/do stacji Warszawa Zachodnia będą kursowały po torach dalekobieżnych i nie będą się zatrzymywały na przystankach: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Piastów i Pruszków.

Podróżni korzystający z pociągów KM i nie posiadający ważnego lub zalegalizowanego biletu ZTM muszą pamiętać o konieczności zgłoszenia się do kierownika pociągu (pierwsze drzwi od czoła składu).

W celu minimalizacji utrudnień dla pasażerów zostanie uruchomiona autobusowa linia zastępcza **ZS1** na trasie:

TRAUGUTTA (Piastów) – Okulickiego – Reja – Tuwima – Pruszków: Bohaterów Warszawy – al. Wojska Polskiego – Kościuszki – Sienkiewicza – **PKP PRUSZKÓW**, powrót: **PKP PRUSZKÓW** – Sienkiewicza – Stalowa – Powstańców – al. Wojska Polskiego – Bohaterów Warszawy – Piastów: Tuwima – Okulickiego – zawracanie na rondzie – **TRAUGUTTA (Piastów)** oraz przystanek **PKP PRUSZKÓW 01**, funkcjonujący jako stały.

W dni powszednie autobusy umożliwią pasażerom podróżowanie w tzw. przeciwpotoku: do Pruszkowa w szczycie porannym i do Piastowa w szczycie popołudniowym. Natomiast w dni świąteczne autobusy będą częściej kursowały w szczycie popołudniowym. Rozkład jazdy linii **ZS1** zostanie skoordynowany z rozkładami linii **716** i **717.**

W czasie obowiązywania zmian zostaną wprowadzone inne zasady dotyczące honorowania biletów.

1. Na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków, w pociągach Kolei Mazowieckich kursujących po układzie podmiejskim, obsługujących relacje na linii KM1 Warszawa – Skierniewice: **wszystkie bilety ZTM oraz uprawnienia do bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej.**
2. Na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków, w pociągach SKM linii S1: **wszystkie bilety Kolei Mazowieckich.**
3. Na odcinku Warszawa Zachodnia/Warszawa Włochy – Pruszków: **bilety Kolei Mazowieckich ważne w pociągach na linii KM1 pomiędzy Warszawą a Pruszkowem uprawniają do przejazdu liniami 716, 717 oraz ZS1 na wskazanym odcinku.**
4. Pasażerowie posiadający **bilety odcinkowe okresowe KM** wydane:
   - z/do stacji/przystanków położonych na odcinku Łowicz Gł. – Warszawa Ursus Płn. do/z stacji/przystanków na odcinku Warszawa Ursus – Skierniewice przez Warszawę Włochy, mogą odbyć podróż przez Warszawę Zachodnią,
   - z/do stacji/przystanków w relacjach Warszawa – Piastów/Pruszków w przypadku korzystania z przejazdów pociągami KM, które omijają stacje/przystanki osobowe: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Piastów, Pruszków mogą odbyć podróż przez Brwinów z możliwością powrotu do stacji Pruszków i Piastów bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat.
5. Pasażerowie posiadający bilety ZTM ważne w 1. i 2. strefie: dobowe, 3-dniowe, 30-dniowe, 90-dniowe i Bilety Seniora oraz uprawnienia do bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej mogą odbyć przejazd pociągami KM, które omijają stacje/przystanki: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Piastów, Pruszków, do stacji Brwinów z możliwością powrotu do stacji Pruszków i Piastów bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat.
6. Na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Pruszków WKD, w pociągach WKD będą honorowane bilety Kolei Mazowieckich.
7. W przypadku korzystania z przejazdu łączonego obejmującego linie: S1, 716 – na odcinku PKP Włochy – Traugutta (Piastów), 717 – na odcinku Dw. Zachodni – Traugutta (Piastów) oraz ZS1, bilet jednorazowy skasowany w jednym ze środków transportu zachowuje ważność w pozostałych.

Akcja informacyjna rozpoczęła się 7 maja. Informatorzy ZTM rozdają pasażerom ulotki na stacjach Warszawa Śródmieście, Warszawa Zachodnia, Warszawa Ursus, PKP Piastów i PKP Pruszków. W autobusach kursujących w Ursusie i w Piastowie oraz przejeżdżających przez PKP Włochy pojawiły się specjalne podwieszki z informacjami o zmianach i nowych zasadach honorowania biletów, a na stacjach i w pociągach SKM oraz na wybranych pętlach autobusowych – plakaty.



WEEKEND BEZ METRA

W najbliższy weekend, 11-12 maja br. zostanie wyłączony ruch na I linii metra, na odcinku RATUSZ ARSENAŁ – POLITECHNIKA. Jednocześnie zostaną wprowadzone zmiany w komunikacji tramwajowej. Zmiany spowodowane są pracami przy budowie odcinka centralnego II linii metra.

Od soboty 11 maja, od godziny 0.00 do poniedziałku 13 maja, do godziny 4.00 metro nie będzie kursowało na odcinku RATUSZ ARSENAŁ – POLITECHNIKA. Stacje metra ŚWIĘTOKRZYSKA i CENTRUM będą niedostępne dla pasażerów. W związku z tym Zarząd Transportu Miejskiego wprowadzi zmiany w komunikacji tramwajowej. Zostaną uruchomione tramwajowe linie uzupełniające 73, 74 i 75, a kursowanie linii tramwajowych 14 i 37 zostanie zawieszone.

Linie uzupełniające

Pasażerowie będą mogli korzystać z trzech tramwajowych linii uzupełniających:

- **73: WORONICZA** – Wołoska – al. Niepodległości – al. Jana Pawła II – most Gdański – Jagiellońska – **RATUSZOWA ZOO**

W sobotę, w godzinach 7.00-19.00 oraz w niedzielę, w godzinach 11.00-19.00 linia będzie kursowała co ok. 5-7,5 min, a w pozostałych godzinach co ok. 10-20 min.

- **74: PL. NARUTOWICZA** – Nowowiejska – Marszałkowska – Andersa – Międzyparkowa – most Gdański – Starzyńskiego – Odrowąża – Rembielińska – **ANNOPOL.**





W sobotę, od godziny 7.00 do 19.00, a w niedzielę, od godziny 11.00 do 19.00 tramwaje linii 74 będą podjeżdżały na przystanki co ok. 7,5 min, a w pozostałych godzinach co 10 min.

- **75 PL. NARUTOWICZA** – Nowowiejska – Marszałkowska – Andersa – Mickiewicza – Słowackiego – **METRO MARYMONT.**

W sobotę, w godzinach 7.00-19.00 oraz w niedzielę, w godzinach 11.00-19.00 linia będzie kursowała co ok. 7,5 min, a w pozostałych godzinach co 10 min. Dodatkowo, linia 75 będzie kursowała w nocy z piątku na sobotę 10/11 maja, w godzinach 23.00-3.00. Wydłużone godziny kursowania (do około godziny 3.00) zostaną utrzymane w noce z soboty na niedzielę 11/12 maja.

14 i 37 zawieszone

Zostanie zawieszone kursowanie dwóch linii tramwajowych: **14** (METRO WILANOWSKA – BANACHA) oraz **37** (SŁUŻEWIEC – RATUSZOWA-ZOO).

Wyłączenie ruchu na I linii metra, w podobnym zakresie planowane jest także na weekend 25-26 maja br.

Postanowienia taryfowe

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (metro plus linia zastępcza 73 lub 74 lub 75) bilet jednorazowy skasowany w jednym ze środków transportu zachowuje ważność w drugim.

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (metro plus autobusy lub tramwaje) bilet jednorazowy skasowany na stacji metra zachowuje ważność w pojazdach linii: **4** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach), **15** na odcinku METRO POLITECHNIKA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach), **18** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach), **35** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach), **107** na odcinku DH SMYK – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach), **117** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach), **131** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach), **210** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach), **227** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – CENTRUM (w jednym kierunku) **171** na odcinku PL. BANKOWY – CENTRUM (w obu kierunkach), **501** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach), **519** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach), **520** na odcinku PL. BANKOWY – METRO POLITECHNIKA (w obu kierunkach), **525** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach), **N11** na odcinkach PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY oraz DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ, **N13** na odcinku DW. CENTRALNY – PL. BANKOWY (w jednym kierunku), **N21** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N25** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N31** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N37** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N41** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N42** na odcinku PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N61** na odcinkach PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY oraz DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ, **N63** na odcinku DW. CENTRALNY – PL. BANKOWY (w jednym kierunku), **N71** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N75** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N81** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach), **N91** na odcinku DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w jednym kierunku).

Bilet skasowany na wskazanych odcinkach w pojazdach ww. linii zachowuje ważność w pociągach metra.

W WAWRZE BEZ UTRUDNIEŃ

Od 9 maja br. – po zakończeniu budowy kolektora W – linie autobusowe 142 i 702 będą kursowały swoimi podstawowymi trasami. Linia uzupełniająca Z19 zostanie przekształcona w linię zwykłą 219.

Zakończyły się prace związane z budową kolektora i zostanie przywrócony ruch na ulicy Trakt Lubelski na odcinku Wał Miedzeszyński – ulica Borków. Od 9 maja, od początku kursowania, autobusy linii 142 i 702 wrócą na swoje trasy podstawowe: WIATRACZNA – … – Grochowska – Płowiecka – Trakt Lubelski – Wał Miedzeszyński – … – ALEKSANDRÓW/ OTWOCK: URZĄD MIASTA.

Jednocześnie zostanie przywrócone funkcjonowanie przystanków: BORKÓW 01, OŚRODEK SZKOLENIOWY 01 i 02, ODRĘBNA 01 i 02 oraz WĘDKARSKA 01 i 02.

Dodatkowo, 9 maja linia uzupełniająca Z19 zostanie przekształcona w linię zwykłą 219. Autobusy będą kursowały na trasie: PKP WAWER – Widoczna – Szpotańskiego – Lucerny – Trakt Lubelski – Borków – Juhasów – Mrówcza – Zwoleńska – PKP MIĘDZYLESIE.



TRAMWAJE - CZAS NA ZMIANY

Zarząd Transportu Miejskiego zmienił – 27 kwietnia 2013 roku – wszystkie rozkłady jazdy w całej sieci tramwajowej. Zmianom tym towarzyszyło przekształcenie linii 16 w 41 na wydłużonej trasie oraz skrócenie trasy linii 28.

Coroczna zmiana czasów jazdy pozwala poprawić koordynację między liniami tramwajowymi oraz punktualność. Tramwaje są dla wielu warszawiaków podstawowym środkiem transportu, dlatego ważne, aby ich rozkłady były jak najbardziej aktualne i przystosowane do aktualnych warunków ruchu. W nowych rozkładach zwiększono liczbę kursów w godzinach szczytu, a zmniejszono w godzinach porannych i wieczornych. W związku z kolejną dostawą nowoczesnego taboru zwiększyła się liczba kursów realizowanych przez pojazdy niskopodłogowe.



	STAŁE ZMIANY
16	• likwidacja linii
28	• linia została skierowana na trasę: KOŁO -...most Gdański – Starzyńskiego – Jagiellońska – RATUSZOWA ZOO;
41	• została uruchomiona linia 41 (na trasie linii 16 z wydłużeniem do Żerania Wschodniego), która kursuje w dni powszednie, w ramowych godz. 6.00 – 20.00, na trasie: WORONICZA – Wołoska – św. Andrzeja Boboli – Rakowiecka – al. Niepodległości – Chałubińskiego - al. Jana Pawła II – Słomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – Odrowąża – Matki Teresy z Kalkuty – Rembielińska – Annopol – ŻERAŃ WSCHODNI.

REMONT UL. POPIEŁUSZKI

Rozpoczął się sezon remontów na torach tramwajowych. 6 maja rozpoczęły się prace na ul. Popiełuszki, na odcinku pl. Grunwaldzki – ul. Słowackiego. Zostało zawieszone kursowanie linii 27 i 28, a niektóre tramwaje kursują trasami zastępczymi. Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił linie tramwajowe uzupełniające oraz zastępcze linie autobusowe. Ruch tramwajowy będzie wyłączony do 30 czerwca br.

	SZCZEGÓŁY ZMIAN
17 ZMIANA TRASY	• SŁUŻEWIEC – Wołoska – al. Niepodległości – al. Jana Pawła II – **Broniewskiego – PIASKI**
37 ZMIANA TRASY	• SŁUŻEWIEC – Wołoska – al. Niepodległości – al. Jana Pawła II – **Słomińskiego – Jagiellońska – RATUSZOWA ZOO**
76	• *LINIA UZUPEŁNIAJĄCA NA TRASIE:* METRO MŁOCINY – Marymoncka – METRO MARYMONT
78	• *LINIA UZUPEŁNIAJĄCA NA TRASIE:* KOŁO – Powstańców Śląskich – Broniewskiego – al. Jana Pawła II – Okopowa – al. Solidarności – Wolska – CM. WOLSKI
Z17	• *ZASTĘPCZA LINIA AUTOBUSOWA NA TRASIE:* CH ARKADIA – Słomińskiego – ks. Popiełuszki – Marymoncka – Żeromskiego – Kasprowicza – Podczaszyńskiego – Marymoncka – ks. Popiełuszki – Krasińskiego – Broniewskiego – ks. Popiełuszki – Słomińskiego – CH ARKADIA

WEEKENDY BEZ AUTOBUSÓW NA KRAKOWSKIM PRZEDMIEŚCIU

Od 27 kwietnia do 13 października br. – we wszystkie weekendy, dni świąteczne oraz dodatkowo 8 czerwca – autobusy linii 116, 175, 178, 180, 195, 222, 503 i N44 nie będą jeździły Krakowskim Przedmieściem na odcinku Królewska – Senatorska.

Zmiany wprowadzone **27 kwietnia br. będą obowiązywały do 13 października 2013 roku**, do końca kursowania linii dziennych (linia N44 do końca kursowania 14 października).

W każdą sobotę i niedzielę linie dzienne będą kierowane na trasy objazdowe od soboty, od początku kursowania do niedzieli do końca kursowania, a linia nocna N44 od piątku, od początku kursowania do poniedziałku do końca kursowania:



	SZCZEGÓŁY ZMIAN
116 180 222 503	• w kierunku pętli WILANÓW, SPARTAŃSKA, NATOLIN PŁN., od skrzyżowania Miodowa/Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska** – Krakowskie Przedmieście i dalej własnymi trasami; • w kierunku pętli CHOMICZÓWKA, KONWIKTORSKA, NOWODWORY, od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska: **Królewska – pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska** - Miodowa i dalej własnymi trasami;
175 195	• w kierunku pętli LOTNISKO CHOPINA, NATOLIN PŁN., od skrzyżowania Moliera/Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – Królewska** – Krakowskie Przedmieście i dalej własnymi trasami;
178 N44	• w kierunku pętli KONWIKTORSKA, ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ, od skrzyżowania Królewska/ **pl. Piłsudskiego: pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska** – Miodowa i dalej własnymi trasami; • w kierunku pętli PKP URSUS, DW.CENTRALNY, od skrzyżowania Miodowa/Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego** – Królewska i dalej własnymi trasami.

W tym czasie zostaną uruchomione przystanki:

- **PL. TEATRALNY 04,** zlokalizowany przy ul. Moliera w rejonie skrzyżowania z ul. Senatorską, obowiązujący jako stały dla linii **116, 178, 180, 222, 503** i warunkowy dla linii **N44,**
- **PL. PIŁSUDSKIEGO 01,** zlokalizowany przy ul. Wierzbowej w rejonie skrzyżowania z ul. Moliera, obowiązujący jako stały dla linii **111, 116, 175, 178, 180, 195, 222** oraz warunkowy dla linii **N44.**

Przystanki: HOTEL BRISTOL 01 i 02; PL. ZAMKOWY 01 i 02 nie będą funkcjonować.

CZASOWE WSTRZYMANIE KODOWANIA NA WKM BILETÓW NA OKAZICIELA

Z powodu zaawansowanych prac nad wdrożeniem zabezpieczeń na Warszawskiej Karcie Miejskiej oraz konieczności ograniczenia ryzyka utraty zakupionych już kontraktów, Zarząd Transportu Miejskiego czasowo wstrzymał kodowania na WKM biletów na okaziciela.

W przypadku wystąpienia jakiegokolwiek błędu na karcie spersonalizowanej, ZTM będzie mógł przekodować bilet na inną kartę. W przypadku kart na okaziciela nie ma takiej możliwości.

Biletów na okaziciela nie można kodować od 7 maja 2013 roku.

Dotyczy to zarówno terminali w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, jak i urządzeń w kioskach oraz automatów biletowych. Bilety na okaziciela nie są również kodowane na Elektronicznych Legitymacjach Studenckich. Od 7 maja nie ma także możliwości aktywacji biletów na okaziciela zakupionych wcześniej.

- Pasażerowie korzystający z biletów 30- i 90-dniowych na okaziciela kodowanych na WKM proszeni są o zgłoszenie się do Punktów Obsługi Pasażerów ZTM w celu wymiany biletów na inny nośnik.
- W Punktach Obsługi Pasażerów ZTM na nowym nośniku zostanie nadany termin ważności biletu zgodnie z tym, jaki był zapisany na WKM.
- W przypadku biletów nieaktywowanych zostanie oznaczony termin ważności zgodnie z życzeniem pasażera, jednak początek terminu ważności nie może przekroczyć 7 dni od daty zgłoszenia do POP-u.
- W przypadku posiadania paragonu zakupu biletu prosimy o jego okazanie w Punkcie Obsługi Pasażerów, co istotnie ułatwi procedurę wymiany biletu. Wymogiem koniecznym do wymiany nośnika wraz z biletem jest bowiem zarejestrowana sprzedaż biletu w systemie ZTM.
- Pasażerom korzystającym z metra zostaną przy wymianie wydane bezpłatne wejściówki wielokrotnego użycia, które umożliwią przekraczanie bramek metra.
- Pasażerów, którzy chcą nabyć bilet 30- lub 90-dniowy na okaziciela, informujemy, iż są one do nabycia jedynie w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Początek terminu ważności biletu nie może przekroczyć 7 dni od daty zgłoszenia do Punktu ZTM.

Dziękujemy wszystkim pasażerom za zrozumienie i cierpliwość oraz serdecznie przepraszamy za powstałe utrudnienia.

NOC MUZEÓW MA JUŻ 10 LAT

Warszawska Noc Muzeów ma już 10 lat, ale wciąż zaskakuje. Tak będzie również 18 maja br. Podczas tegorocznej Nocy Muzeów na trasy 8 specjalnych muzealnych linii autobusowych wyjedzie łącznie 67 pojazdów. W imprezie po raz pierwszy wezmą udział Muzeum Historii Żydów Polskich i Stadion Narodowy.

Pierwsza warszawska Noc Muzeów odbyła się w 2004 roku. Zgłosiło się wówczas 11 placówek muzealnych. Choć pomiędzy placówkami jeździły tylko dwa autobusy „ogórki" muzea odwiedziło tej wyjątkowej nocy 16 tysięcy osób. Kolejne lata przyciągały do uczestnictwa kolejne placówki kulturalne i kolejnych zwiedzających. W tegorocznej Nocy Muzeów udział wezmą 203 placówki. Organizatorzy liczą na pobicie ubiegłorocznego rekordu, kiedy frekwencja przekroczyła 200 tysięcy!

Podczas tegorocznej Nocy Muzeów na trasy 8 specjalnych muzealnych linii autobusowych wyjedzie łącznie 67 pojazdów. Wśród nich 26 pojazdów zabytkowych, w tym 15 Jelczy „ogórków", które stały się symbolem Nocy. Dodatkowo uruchomiona zostanie linia tramwajowa obsługiwana przez 6 zabytkowych tramwajów. Nowością podczas tegorocznej Nocy Muzeów będzie również możliwość skorzystania z systemu warszawskiego roweru publicznego Veturilo. Początek imprezy o godzinie 19.00 na pl. Defilad, który będzie jednocześnie pętlą wszystkich linii muzealnych. Zapraszamy!

Program Nocy Muzeów jest dostępny na tej stronie. Zwiedzający będą mieli do dyspozycji drukowany folder z listą placówek oraz mapką z trasami przejazdu muzealnych linii.

Noc Muzeów 2013 promowana jest przez plakat zrywający z tradycją granatów i czerni dominujących podczas dotychczasowych odsłon imprezy. „Biała noc" (bezsenna) promowana jest przez jednorazowy kubek do kawy, na którym został umieszczony kontur Warszawy, klawiatura chopinowskiego fortepianu i nazwa imprezy. Z pewnością niejednemu amatorowi nocnego zwiedzania muzeów kubek kawy pomoże odwiedzić ich jak najwięcej, a przypominamy, że w tym roku jest ich aż 203!



POTRZEBNA ROZMOWA

Spotkanie z przedstawicielami instytucji i organizacji zajmujących się problemami osób z niepełnosprawnością odbyło się 26 kwietnia br. w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego. Była to ważna wymiana poglądów i rozmowa o tym, co robić, aby transport publiczny był coraz bardziej przyjazny nie tylko dla osób z niepełnosprawnością różnego rodzaju, ale również dla osób starszych i rodziców z małymi dziećmi.

Rzeczowa dyskusja pozwoliła wypunktować sprawy, które można uregulować. Na przykład w ZTM-ie zostanie przygotowana mapa przystanków utrudniających poruszanie się osobom z niepełnosprawnością. Wiele miejsca poświęcono kwestii informacji – precyzyjnej, łatwej dla wszystkich osób z różnymi dysfunkcjami. Warto w tym miejscu dodać, że aktualnie trwają prace nad nową wyszukiwarką. Będzie ona przedstawiona do testowania także organizacjom i stowarzyszeniom działającym na rzecz osób z niepełnosprawnością.

Podkreślono także konieczność koordynacji działań wszystkich zainteresowanych. Choć ZTM wiele robi, jednak odpowiada tylko za organizację komunikacji, a niektóre rozwiązania wykraczają poza ten zakres i wymagają dodatkowych nakładów finansowych. Na przykład krytycznie oceniono rozmieszczenie przycisków w pojazdach i niezbyt dobrze działający system informacji głosowej. Przedstawiciele Centrum Komunikacji Społecznej m.st. Warszawy oraz Biura Pomocy i Projektów Społecznych zadeklarowali pomoc w rozwiązaniu tych problemów.

Postanowiono organizować regularne spotkania przedstawicieli miejskich jednostek i organizacji skupiających osoby z niepełnosprawnością. Wymiana wiedzy i wzajemna edukacja powinny zaowocować tym, że komunikacja miejska i infrastruktura będą coraz lepiej przystosowane do potrzeb wszystkich osób i ułatwią podróż.

W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele:

- Polskiego Związku Niewidomych - Odd. Mazowiecki;
- Fundacji Towarzystwo Przyjaciół Szalonego Wózkowicza;
- Fundacji VisMaior;
- Społecznej Rady Osób Niepełnosprawnych;
- Fundacji Pomocy Matematykom i Informatykom Niesprawnym Ruchowo;
- Fundacji MaMa;
- Stołecznego Centrum Osób Niepełnosprawnych;
- Centrum Komunikacji Społecznej m.st. Warszawy;
- Biura Pomocy i Projektów Społecznych m.st. Warszawy.



LEKCJE „ABC BEZPIECZEŃSTWA" W WAWRZE

*Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi kolejną edycję projektu edukacyjnego **„ABC Bezpieczeństwa"** (od 15 kwietnia do 27 maja br.). Specjalny autobus odwiedzi „pierwszaków" z siedmiu szkół podstawowych w Wawrze.*

Głównym celem projektu edukacyjnego „ABC bezpieczeństwa" jest kształtowanie prawidłowych (bezpiecznych i kulturalnych) zachowań uczniów pierwszych klas szkół podstawowych – na przystankach i w środkach komunikacji publicznej, podczas oczekiwania na pojazd, wsiadania, kasowania biletu, przemieszczania się w pojeździe i wysiadania.



Zajęcia w autobusie prowadzi instruktor, mający doświadczenie w pracy z młodszymi dziećmi. Każdy uczeń, uczestniczący w projekcie, otrzymuje książeczkę edukacyjną „Z Bilecikiem bezpiecznie po Warszawie".

ZTM WYRÓŻNIONY PRZEZ „MIASTO I TRANSPORT"

Podczas konferencji „Miasto i Transport 2013", która odbyła się 25 kwietnia br. wręczono nagrody za osiągnięcia w dziedzinie transportu publicznego w Warszawie. Dwie odebrał dyr. Leszek Ruta. Zarząd Transportu Miejskiego nagrodzono za „systemowe działania edukacyjne promujące bezpieczny transport zbiorowy" oraz za „przygotowanie i wdrożenie systemu roweru publicznego Veturilo".

Prezydent Warszawy mówiła na konferencji o inwestycjach związanych z komunikacją miejską. „Warszawa w ciągu 6 ostatnich lat w sam tabor zainwestowała 5 mld złotych... to naprawdę ogromny zastrzyk i to widać".





VII konferencja była poświęcona „zarządzaniu popytem na transport". Nagrody wręczał przewodniczący kapituły, prof. Wojciech Suchorzewski. Była to również okazja do przekazania profesorowi, który jest niekwestionowanym autorytetem w dziedzinie transportu, okolicznościowego listu z okazji 80-lecia urodzin i 60-lecia pracy zawodowej. „Pana wiedza i doświadczenie sprawiły, że system transportowy stał się znaczącym czynnikiem wpływającym na rozwój wszystkich dziedzin życia oraz spełniającym oczekiwania i aspiracje mieszkańców Warszawy" - napisał w nim, w imieniu całej rodziny komunikacyjnej, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.

fot. http://www.miastoitransport.il.pw.edu.pl

WSPÓLNY BILET W POWIECIE WOŁOMIŃSKIM DO KOŃCA CZERWCA

Bilety ZTM są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinku Zagościniec – Warszawa Wileńska oraz Warszawa Zachodnia (przez Warszawę Rembertów do 30 czerwca br. W tym okresie samorządowcy muszą znaleźć dodatkowe środki na dofinansowanie Wspólnego Biletu lub podjąć decyzję o wycofaniu się z dalszej współpracy w tym zakresie.

Przypominamy, że od 1 kwietnia br. bilety ZTM nie są honorowane w pociągach KM na odcinku Chotomów – Legionowo Przystanek.

Przypominamy także, że bilety ZTM – na obecnie obowiązujących zasadach, czyli od dobowego „wzwyż" – są nadal honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich dojeżdżających do Warszawy ze stacji zamieszczonych w ramce obok.

- Sulejówek Miłosna (gm. Sulejówek)
- Śródborów (Otwock)
- Zalesie Górne (gm. Piaseczno)
- Pruszków
- Płochocin (gm. Ożarów Mazowiecki)
- Legionowo (przystanki: Legionowo, Legionowo Piaski i Legionowo Przystanek).
- Zagościniec (gm. Wołomin)
- Wspólny Bilet obowiązuje też w pociągach WKD na odcinku Warszawa Śródmieście – Opacz.

PAMIĘTAJ O REGULARNYM ZASILANIU KONTA!

Od momentu uruchomienia systemu Veturilo do Zarządu Transportu Miejskiego wpływa wiele pytań związanych z jego funkcjonowaniem. Użytkownicy pytają m.in. o stan konta oraz o możliwość korzystania z mobilnych aplikacji do wypożyczania rowerów.

Stan konta

Aby wypożyczyć rowery, użytkownik systemu musi mieć aktywne konto, czyli jak czytamy w rozdziale 7 regulaminu:

„1. *Wypożyczenie roweru jest możliwe gdy Klient posiada aktywny status konta. Przez aktywny status konta rozumie się:*
   a. *w przypadku wyboru przelewu jako formy płatności; posiadanie na Rachunku przedpłaconym minimalnej kwoty 10 zł brutto,*
   b. *zdefiniowanie jako formy płatności karty płatniczej z możliwością obciążenia, z której to środki są pobierane automatycznie.".*

Aplikacje mobilne

Niektórzy użytkownicy telefonów z systemem Android i iOS korzystali w 2012 roku z aplikacji skanujących kody QR, które umożliwiały wypożyczanie rowerów bez konieczności podchodzenia do terminalu. Wdrożenie takiej aplikacji nie było wymagane przez ZTM na etapie ogłaszania przetargu. Operator systemu – firma Nextbike udostępniła ją jako „bonus". Aplikacja wciąż działa. Jednak przy jej pomocy można wypożyczyć rower, który jest przypięty tylko linką z zamkiem szyfrowym.

Aplikacja nie ma możliwości „uwolnienia" jednośladu z elektrycznej blokady. Wypożyczenie roweru przypiętego do elektrozamka jest możliwe tylko w terminalu, co jest naprawdę bardzo proste. Nie trzeba odpinać roweru poprzez otwieranie zamka szyfrowego. A po zakończonej podróży wystarczy taki rower wstawić do elektrozamka. Nie trzeba go dodatkowo przypinać linką.



„BEZPIECZNA JAZDA Z BIAŁO-CZERWONĄ"

Festyn promujący bezpieczeństwo w ruchu drogo-wym odbył się 2 maja br. na placu marszałka Józefa Piłsudskiego. Podczas festynu, na stoisku ZTM-u można było uzyskać informacje m.in. o Warszaw-skich Liniach Turystycznych, systemie Veturilo i zmia-nach w komunikacji.

Organizatorzy (Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej i Dowództwo Garnizonu Warszawa) przygotowali wiele atrakcji, m.in. prezentację sprzętu specjalistycznego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; symulatory zderzeń i dachowania; pokazy udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej oraz zachowania się podczas zdarzenia drogowego; pokaz ratownictwa drogowego.

Zarząd Transportu Miejskiego odwiedziło wiele osób, choć pogoda nie była sprzyjająca. Pytali głównie o program i atrakcje związane z Warszawskimi Liniami Turystycznymi. Czekali na nich również eksperci od planowania tras i rozkładów jazdy.



MŁODY FAN KOMUNIKACJI POPRAWIA ZTM

Maksymilian Antosiewicz, bo o nim mowa, 27 maja 2013 skończy 6 lat. *Chce poznać wszystkie trasy komunikacji w aglomeracji warszawskiej. Dokładnie studiuje mapki komunikacyjne, przygotowywane przez grafików w Zarządzie Transportu Miejskiego. I na jednej wykrył błąd dotyczący linii 301, która nie kursuje od 2010 roku. Okazało się, że na powiększonej mapce centrum nie została ona wykreślona z jednego przystanków. Błąd oczywiście skorygowano, młody znawca komunikacji otrzymał firmowe upominki, a my poprosiliśmy go o krótką rozmowę.*



Czy znasz wszystkie trasy komunikacji w Warszawie?

Tak. Autobusy, tramwaje, pociągi, autobusy nocne i podmiejskie.

Masz dopiero 6 lat lat, z kim poznajesz te trasy?

Sam. A potem uczę moje siostry Nutkę i Maję i tatę.

Czym najbardziej lubisz podróżować?

Autem i autobusem. Najbardziej 143 do końca trasy.

A jak jedziesz autobusem aż do końca trasy, to co tam robisz?

Kieruję!

Jak „odkryłeś" błąd na mapie ZTM-u?

Pomyślałem sobie: „Nie znam jeszcze 301, może sobie poznam, popatrzę na mapę i sprawdzę ", a tam nie ma go na przystanku. A na małej mapie (powiększenie Centrum) jest.

WARSZAWSKIE LINIE TURYSTYCZNE – WERSJA 5.0

Statki i promy wypłynęły... rozpoczął się kolejny, piąty sezon Warszawskich Linii Turystycznych. W związku z budową bulwarów nad Wisłą oraz pakietem oszczędnościowym ZTM wprowadził kilka drobnych zmian w ofercie — statek do Serocka i tramwaj wodny wypływają z Cypla Czerniakowskiego, „Wars" kursuje jedynie w weekendy (i dodatkowo w piątki), zrezygnowano również z uruchomienia konnego omnibusu.

Sprawdzonych, rzecznych atrakcji jednak nie zabraknie. Na wszystkich pasażerów i turystów czekają statki „Wars" i „Zefir" oraz promy – „Turkawka", „Pliszka", „Słonka" i „Wilga".

Dzikie i nowoczesne oblicze stolicy

Tak, jak w poprzednich latach można udać się na przejażdżkę tramwajem wodnym i oderwać choć na chwilę od zgiełku miasta. Z pokładu „Warsa" można podziwiać „dziką" Wisłę po praskiej stronie rzeki, panoramę Starego Miasta, przepłynąć pod kilkoma stołecznymi mostami, zobaczyć postępy na budowie nowej linii metra i obejrzeć najbardziej charakterystyczne obiekty w stolicy – Grubą Kaśkę, Stadion Narodowy, Zamek Królewski i nowoczesne Centrum Nauki Kopernik.

Statek wypływa z Cypla Czerniakowskiego. Zabiera na pokład 140 pasażerów.

Od 1 maja do 30 czerwca tramwaj wodny pływa tylko w weekendy i dni świąteczne, a od 1 lipca do 31 sierpnia – także w piątki. W weekendy i dni świąteczne cztery razy dziennie, a w piątki – trzy. Bilety są dostępne na statku (bezpośrednio na Cyplu Czernikowskim przed rozpoczęciem rejsu) lub w przedsprzedaży – w biurze Żeglugi Stołecznej (ul. Świętokrzyska 36, lokal 1), od poniedziałku do piątku, w godzinach 12.00-15.00.

Prawdziwy wodny raj

Warto wybrać się w całodzienny, pasjonujący rejs Wisłą i Kanałem Żerańskim do Serocka, znajdującego się na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, nad Zalewem Zegrzyńskim. To sztuczne jezioro powstałe w wyniku spiętrzenia wód Narwi i Bugu stanowi prawdziwy raj dla wędkarzy oraz amatorów sportów wodnych.

Statek „Zefir" wypływa ok. godz. 9.00 z przystanku Cypel Czerniakowski, pokonuje śluzę Kanału Żerańskiego i w południe przybija do molo w Serocku. Po mniej więcej półtoragodzinnej przerwie (od ok. godz. 12.15 do ok. godz. 13.45) statek wypływa w rejs powrotny do Warszawy i około godziny 19.00 cumuje na Cyplu Czerniakowskim. „Zefir" zabiera na pokład 110 pasażerów. Na pokładzie jest grill oraz bufet z ciepłymi i zimnymi napojami.



Od 1 maja do 31 sierpnia „Zefir" pływa w soboty i niedziele oraz 30 maja i 15 sierpnia. W celu rezerwacji należy się zgłosić do Punktu Obsługi Pasażerów ZTM na stacji metra Centrum (pawilon 2010b – od poniedziałku do czwartku w godz. 7.00-20.00 i w piątki, w godz. 7.00-17.00) i wpłacić – gotówką – równowartość ceny biletu. Wydany dokument uprawnia do zajęcia miejsca na statku.

W przypadku wolnych miejsc bilety można kupić na statku bezpośrednio przed rejsem („Zefir" wypływa z Cypla Czerniakowskiego).

Łączą brzegi

Brzegi Wisły połączyły cztery bezpłatne przeprawy promowe, dzięki którym w ciągu kilku minut można się przedostać na drugą stronę rzeki. Promy kursują od 1 maja do 31 sierpnia. Od 1 maja do 30 czerwca pływają tylko w soboty, niedziele i święta oraz dodatkowo 30 maja, a od 1 lipca do 31 sierpnia również w dni powszednie.

Promy łączące Cypel Czerniakowski i Saską Kępę, most Poniatowskiego i Stadion Narodowy oraz Podzamcze Fontanny i ZOO w soboty, niedziele i święta kursują 30 razy dziennie, a w dni powszednie – 14 razy. Natomiast prom z Nowodworów do Łomianek pływa pomiędzy brzegami 30 razy dziennie w soboty, niedziele i święta oraz 7 razy w dni robocze.

Cennik bez zmian

Ceny biletów pozostają na tym samym poziomie, co w latach ubiegłych. Za rejs do Serocka trzeba zapłacić 36 zł (ulgowy - 18 zł), a za przejażdżkę tramwajem wodnym – 18 zł (ulgowy – 9 zł). Promy są bezpłatne.

Prawo do 50 proc. ulgi mają uczniowie (szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych) do ukończenia 21. roku życia – na podstawie ważnej legitymacji szkolnej oraz osoby, których uprawnienia wynikają z ustaw szczególnych (m.in. studenci).

Bezpłatnie statkami pływającymi pod banderą WLT mogą podróżować dzieci do czasu objęcia obowiązkiem szkolnym, seniorzy po ukończeniu 70 lat oraz osoby, których uprawnienia wynikają z ustaw szczególnych.

Obowiązuje również tzw. bilet rodzinny – dla grup liczących od trzech do pięciu osób, w tym co najmniej jedno dziecko do ukończenia 18. roku życia.

Warto sprawdzić, czy są jeszcze wolne miejsca

Zainteresowani rejsami „Warsem” po Wiśle i „Zefirem” do Serocka mogą łatwo i szybko sprawdzić dostępność biletów w specjalnej wyszukiwarce zamieszczonej na stronie ZTM. Wystarczy „wejść” w zakładkę Warszawskich Linii Turystycznych o nazwie „sprawdź miejsca”, następnie wybrać interesujący nas środek transportu oraz preferowaną datę podróży. Na monitorze ukaże się informacja o liczbie wolnych miejsc.

TABELA OPŁAT I ZNIŻEK OBOWIĄZUJĄCYCH W LINIACH PROMOCYJNYCH

RODZAJE BILETÓW uprawniających do jednorazowego przejazdu pojazdami linii promocyjnych	NORMALNY	ULGOWY 50%	RODZINNY (od 3 do 5 osób, w tym co najmniej jedno dziecko do ukończenia 18. roku życia)	
			RODZIC / OPIEKUN	DZIECKO DO UKOŃCZENIA 18. ROKU ŻYCIA
TRAMWAJ WODNY	18,00 zł	9,00 zł	12,00 zł	• bezpłatnie - do czasu objęcia obowiązkiem szkolnym, • bilet ulgowy 50% - od czasu objęcia obowiązkiem szkolnym do ukończenia 18. roku życia.
STATEK DO SEROCKA	36,00 zł	18,00 zł	25,00 zł	
ZNIŻKI DLA PASAŻERÓW Z WARSZAWSKĄ KARTĄ TURYSTY	10%		nie dotyczy	
PROM	bezpłatnie			
PRZEWÓZ BAGAŻU I ZWIERZĄT	nie podlega opłacie			
OPŁATA MANIPULACYJNA ZA ZWROT BILETU	20% wartości biletu			

Z ROWEREM TYLKO PROMEM



Warszawskie Linie Turystyczne, organizowane przez ZTM, mają odrębny regulamin (wraz z cennikiem), w którym okreśono m.in. kwestie dotyczące zachowania podczas podróży, przewożenia zwierząt i rowerów, odpowiedzialności za dzieci. Warto się z nim zapoznać, żeby uniknąć przykrych niespodzianek.

Pierwsza podstawowa zasada – na pokładzie rządzi kapitan. Podczas podróży należy stosować się do poleceń i uwag załogi. Dla bezpieczeństwa własnego i bezpieczeństwa współpasażerów.

Wsiadamy i wysiadamy jedynie na przystankach, po całkowitym zatrzymaniu się statku i opuszczeniu trapu oraz uzyskaniu pozwolenia. Nie wolno otwierać drzwi i wychylać się z pokładu, siadać w miejscach do tego nieprzystosowanych, przebywać na statku w łyżworolkach, wrotkach lub na deskorolkach, zakłócać spokój pasażerów lub obsługi. Na pokładzie obowiązuje bezwzględny zakaz spożywania napojów alkoholowych i palenia papierosów. Rowery i zwierzęta (zasada ta nie dotyczy psa przewodnika) można przewozić jedynie promami.

Podczas oczekiwania na statek nie należy przekraczać wyznaczonej linii bezpieczeństwa i podchodzić zbyt blisko krawędzi nabrzeża i pomostu pływającego.

Dzieci poniżej 12. roku mogą podróżować tylko pod stałą opieką osoby dorosłej.



PRZEWIEŹLIŚMY JUŻ PONAD 320 TYSIĘCY OSÓB

Liczba osób korzystających z oferty Warszawskich Linii Turystycznych systematycznie wzrasta. Chętnych nigdy nie brakowało. Z atrakcyjnych przejażdżek statkami, promami (i omnibusem) od 2009 roku skorzystało już ponad 320 000 warszawiaków i turystów.

ZTM organizuje turystyczne atrakcje pod nazwą Warszawskie Linie Turystyczne od pięciu lat. W pierwszym sezonie, w roku 2009, ze statków, promów i omnibusów skorzystało prawie 60 tysięcy osób. Najwięcej – przeszło 29 tysięcy – przeprawiło się promami między brzegami Wisły. Dużym zainteresowaniem cieszył się również wodny tramwaj – popłynęło więcej, niż 21 tysięcy pasażerów. Prawie 7 tysięcy osób skorzystało z przejażdżki omnibusami po Starym i Nowym Mieście, a ponad dwa tysiące pasażerów wybrało się w ośmiogodzinny rejs statkiem do Serocka nad Zalew Zegrzyński.



W kolejnym sezonie (w 2010 roku) – pomimo niezbyt sprzyjającej aury, kiedy z powodu wysokiego stanu Wisły odwołano wiele rejsów – liczba pasażerów, którzy skorzystali z oferty ZTM przekroczyła 64 tysiące. Najwięcej pasażerów przewiozły promy – przeszło 41 tysięcy. Do Serocka popłynęło ponad 3,7 tys. osób. Wodnym tramwajem popłynęło więcej, niż 14 tysięcy pasażerów. Zaś na spacer konnymi omnibusami wybrało się prawie pięć tysięcy osób.

W trzecim sezonie Warszawskie Linie Turystyczne przewiozły przeszło 78 tysięcy. osób. Najliczniejszą grupę – ponad 57 tysięcy – stanowili amatorzy promów. Do Serocka w 2011 roku popłynęło ponad 4 tysiące osób, a przeszło 14 tysięcy skorzystało z tramwaju wodnego. Natomiast więcej, niż 2,5 tysiąca osób zdecydowało się na przejażdżkę konnym omnibusem.

Rekordowy pod względem liczby pasażerów okazał się czwarty sezon. Z atrakcji przygotowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w 2012 roku skorzystało ponad 122 tys. osób. Wpływ na tak dużą frekwencję miała niewątpliwie aura – od maja do końca sierpnia odwołano jedynie cztery rejsy statkami i dziesięć kursów omnibusu konnego.



Największym zainteresowaniem cieszyły się oczywiście bezpłatne promy „Pliszka", „Słonka", „Turkawka" i „Wilga" kursujące pomiędzy brzegami Wisły na wysokości mostu Poniatowskiego, Podzamcza, Cypla Czerniakowskiego i Nowodworów. Z możliwości przeprawy przez rzekę skorzystało przeszło 101 tys. osób.

Ponad 16 tysięcy pasażerów zdecydowało się na wycieczkę tramwajem wodnym „Wars", z pokładu którego można było podziwiać panoramę stolicy.

Popularne były również rejsy do Serocka, a bilety wyprzedawano już kilka tygodni wcześniej. Ostatecznie na wycieczkę „Zefirem" po malowniczym Zalewie Zegrzyńskim wybrało się 3,4 tys. osób.

Z konnych wycieczek omnibusem skorzystało natomiast 1,3 tys. osób.

JAK TO DRZEWIEJ BYWAŁO…

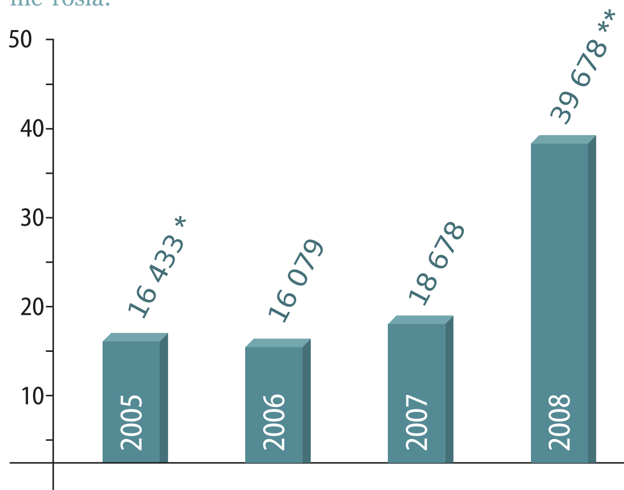
Przed przejęciem organizacji linii turystycznych przez ZTM w 2009 roku, za promy i statki pływające po Wiśle odpowiadały inne stołeczne podmioty. Nie zmieniło się tylko jedno – zamiłowanie warszawiaków i turystów do wodnych wycieczek.

Warszawski samorząd zainteresował się kwestią wykorzystania walorów królowej polskich rzek i uruchomienia wakacyjnej żeglugi kilka lat temu. W roku 2005 po Wiśle zaczął kursować jeden tramwaj wodny. Rok później pływały już dwie jednostki, w tym jedna nad Zalew Zegrzyński. Kwestiami organizacyjnymi zajmowały się wówczas Tramwaje Warszawskie.

W 2007 roku spółka Tramwaje Warszawskie wynajęła dwa tramwaje wodne od Żeglugi Stołecznej i EMMET Cruise, a Biuro Promocji Miasta – dwa promy i statek wycieczkowy.

W kolejnym sezonie (2008) po Wiśle pływały ponownie dwa tramwaje wodne (wynajęte przez TW Sp. z o.o.) oraz trzy promy i dwa statki – wynajęte tym razem przez Biuro Ochrony Środowiska. Do Wilanowa pływała wówczas „Syrenka", a do Serocka – „Zefir".

Rejsy po Wiśle od samego początku cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, a liczba pasażerów systematycznie rosła:



*/ z czego 251 do Serocka
**/ z czego 17 390 skorzystało z promów

WISŁA MA ZNÓW GOSPODARZA

– mówi ***Marek Piwowarski****, pełnomocnik prezydent m.st. Warszawy ds. Wisły*



„Panuje ogólne, może niesłuszne przekonanie, że nie odznaczamy się zbyt wielkim sentymentem do wody, dlatego też nie umiemy oceniać należycie tych darów natury, jakimi są rzeki i nie staramy się, aby były należycie wykorzystane” **– napisał inż. Alfred Konopka w artykule „Frontem do Wisły", opublikowanym w 1934 roku w piśmie „Morze".** ***„Zagadnienie Wisły doczeka się korzystnego załatwienia tylko wówczas, jeżeli ujmą je w swe ręce jednostki lub ugrupowania, mające poczucie odpowiedzialności przed społeczeństwem - i dopiero wtedy ruszymy skutecznie sprawę z miejsca”*** **– dodał na zakończenie autor. Czy wreszcie nastały takie czasy i możemy z poczuciem pełnej odpowiedzialności stwierdzić, że – Warszawa wraca nad rzekę? Obecne władze powracają do idei Starzyńskiego?**

Można powiedzieć, że to prorocze słowa. Po latach komunizmu, kiedy wszystko było państwowe, czyli niczyje kryzys nad rzeką w Warszawie i ogólnie nad rzekami w kraju był kryzysem kompetencji. Każdy organ to od siebie odsuwał – jako zadanie niewłaściwe. Dlatego pierwszy i najważniejszy komunikat pani prezydent z roku 2008 brzmiał: Wisła ma gospodarza. Był to wyraźny sygnał, że miasto pod rządami Hanny Gronkiewicz-Waltz zamierza wziąć odpowiedzialność za stan rzeki. Od tego wszystko się zaczęło. Panorama podjętych nad rzeką zadań jest w tej kadencji imponująca.

No właśnie... Jak zmieniła się Wisła na przestrzeni ostatnich lat? Co już udało się zrobić?

Przedstawię to w punktach.

- Posprzątać (a niekiedy wręcz odgruzować)
- Pozyskać finansowanie
- Uruchomić regularną żeglugę, w tym promy – to w dużej mierze zasługa ZTM
- Uregulować zarządzanie większością gruntów
- Wyciąć sporo drzew – poprawiając bezpieczeństwo powodziowe
- Przygotować kilka plaż miejskich
- Zbudować ścieżkę spacerową na praskim brzegu
- Rozpocząć projekty z zakresu ochrony przyrody nad Wisłą
- Zorganizować mnóstwo wydarzeń i kilkanaście atrakcyjnych miejsc klubo-kawiarnianych nad Wisłą
- Zapoczątkować modę na Wisłę
- Rozpocząć kilka ważnych inwestycji – port, sanitariat, bulwary, odbudowę statku Lubecki, nadwiślański szlak rowerowy i inwestycje przeciwpowodziowe.



Powstają właśnie nowe bulwary. Jaką rolę mają pełnić?



Rolę frontu miasta od strony Wisły, tak jak w tym artykule z 1934. Bulwary to jakby więcej miasta nad rzeką – bogata przestrzeń publiczna wśród zieleni, kafejek, z ławeczkami, pomostami i statkami oraz wieloma innymi atrakcjami typu wodny plac zabaw czy plaża bulwarowa. Wśród nich ważne są też pływające przystanki żeglugowe z prawdziwego zdarzenia – to poprawi warunki korzystania z żeglugi białej.

A co na praskiej stronie rzeki?

Praska strona pozostaje naturalna – mamy tam niezwykle lubianą ścieżkę biegową, która powstała w 2010 roku. Plaże, do których dobijają promy, jedyne takie na świecie. Z inwestycji budujemy tam jedynie sanitariat i kawiarnię pod Stadionem Narodowym oraz bramę przeciwpowodziową do Portu Praskiego. Pierwszą inwestycję kończymy we wrześniu, a kolejną – nieco bardziej skomplikowaną – zaczynamy w 2014 roku.

Bulwary to jakby więcej miasta nad rzeką – bogata przestrzeń publiczna wśród zieleni, kafejek, z ławeczkami, pomostami i statkami...

Co jeszcze przed nami?

Bardziej skupiamy się obecnie na skończeniu tego, co zaczęliśmy, niż na generowaniu nowych pomysłów. A jeśli coś przygotowujemy – to w tajemnicy, żeby była niespodzianka.

Kiedy na rzece pojawi się Lubecki?

Jeśli chodzi o Lubeckiego – to jest we Wrocławiu. Prace są wstrzymane do czasu zatwierdzenia dokumentacji przez Polski Rejestr Statków. Statek powinien być już gotowy na przyszły sezon.



Jak ocenia Pan stołeczną nadwiślańską ofertę – np. Warszawskie Linie Turystyczne or-ganizowane przez ZTM? W ubiegłym roku skorzystało z nich ponad 120 tys. osób...

Dobrze, choć marzeniem – kiedy przekazywaliśmy zadanie do ZTM – była budowa przez armatorów nowej floty. Ale to jest możliwe tylko w przypadku kontraktów wieloletnich. Tego mi bardzo brakuje, ponieważ tabor rzeczny w Warszawie powinien być nowoczesny. Na miarę stolicy.

To co należy podkreślić, to świetne działania promocyjne ZTM na rzecz Warszawskich Linii Turystycznych.

Co nas czeka w tym roku nad Wisłą?

Jedna wielka budowa… A poza tym… fajnym miejscem będzie w tym roku rejon płyty desantu i Cypla Czerniakowskiego, gdzie powstaje ciekawy projekt realizowany przez fundację „Wszystko Pływnie" i fundację „Do dzieła!". Ponadto będzie trochę wydarzeń rekreacyjnych związanych z pływaniem po Wiśle mniejszymi łodziami – do czego bardzo chcielibyśmy warszawiaków namówić.

A atrakcje podczas Święta Wisły?

Święto Wisły w tym roku będzie 12 maja, czyli dość wcześnie. Na pewno nie zabraknie wody, a skoro tak – to nie zabraknie też łodzi na wodzie. Wszystkich serdecznie zapraszam do popróbowania swoich sił .

Powstał ciekawy projekt „Pedałuj i płyń". Proszę go przybliżyć czytelnikom…

Projekt „Pedałuj i płyń" to skrót od nazwy: „Warszawski Węzeł Wodno-Rowerowy „Pedałuj i płyń" (bike & sail) - etap I". To projekt dofinansowany ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka.

W ramach projektu zostały lub zostaną zrealizowane:

- budowa fontann na Podzamczu
- przebudowa lewobrzeżnego bulwaru
- modernizacja Portu Czerniakowskiego
- budowa Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego
- wyposażenie plaż miejskich



Święto Wisły w tym roku będzie 12 maja. Na pewno nie zabraknie wody, a skoro tak – to nie zabraknie też łodzi na wodzie.

W ramach promocji tego projektu postanowiliśmy również, wspólnie z ZTM, zrealizować tzw. mały projekt „Pedałuj i płyń", czyli usługę powiązania roweru publicznego Veturilo z wypożyczalniami kajaków. Chodzi o to, aby móc spłynąć kajakiem w dół po Wiśle i wrócić w to samo miejsce rowerem publicznym. Dlatego nad Wisłą powstaną specjalne stacje Veturilo w trzech lokalizacjach, powstaną również pomosty i zostaną uruchomione wypożyczanie kajaków. Usługa jest w trakcie przygotowywania. Inaugurację planujemy właśnie na Święto Wisły.

INNOWACYJNA GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Inwestycja pn.: „Zagospodarowanie lewobrzeżnego bulwaru Wisły" na odcinku od ul. Boleść do mostu Śląsko-Dąbrowskiego jest częścią Projektu „Warszawski Węzeł Wodno-Rowerowy *Pedałuj i Płyń* (bike & sail) - etap I" współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka

PŁYWAM TAK DŁUGO, ŻE ZNAJĄ MNIE NAWET RYBY

– mówi kapitan tramwaju wodnego „Wars”, ***Wojciech Falkowski***

Mając 25 lat został Pan najmłodszym kapitanem w dziejach żeglugi warszawskiej – pływa Pan już lat kilkadziesiąt. Dowodzi zaś „Warsem” trzynasty rok. Jak przez te lata zmieniały się warunki pływania?

Codziennie pływa się inaczej. Mogę powiedzieć, że tak naprawdę to urodziłem się na Wiśle. I nie opuściłem mojej rzeki od lat 60. XX wieku! Jestem kolejnym pokoleniem pływającym – pływał dziadek, ojciec, a teraz ze mną na „Warsie” pływa syn Artur. Pływam tak długo, że mnie wszyscy na Wiśle znają, nawet ryby.



Każdego dnia mogę zobaczyć coś fajnego. Cieszy mnie Gruba Kaśka, nowoczesne Centrum Nauki Kopernik, Starówka. Obecnie pływa się trudniej. Obniżył się poziom Wisły. Musimy pływać bezpiecznie, dlatego ustalono, że minimalny bezpieczny poziom wody – według wskazań wodomierza – to 120–130 cm. Poniżej tego stanu wody armator pływa na własną odpowiedzialność *(podczas rejsu inaugurującego sezon 2013 poziom wody wynosił 240 cm – red.)*. Im więcej wody – trzeba pokonać większy opór. Poza tym dno w Warszawie jest najgorsze na całej długości rzeki: prawie wymyty cały piasek, kamieniste.

A pasażerowie – jak zmieniali się przez te lata?

Pasażer jest najważniejszy. Trzeba go szanować, dlatego nie toleruję w załodze nikogo, kto jest nieuprzejmy. Jesteśmy tak zgrani, że porozumiewamy się bez słów. Trzeba pamiętać, że wchodząc na pokład pasażer chce czasami uzyskać jakieś dodatkowe informacje. Najwdzięczniejszymi pasażerami są oczywiście dzieciaki. Chcą pokręcić sterem, co sprawia im (i mnie) prawdziwą frajdę.

A jakie najdziwniejsze pytanie Panu zadano?

Czy w Wiśle są rekiny.

„Wars” został zwodowany w stoczni Gdańsk Pleniewo *(obecnie stocznia Wisła S.A. Płonia Wielka – red.)* w roku 1962. To już prawie pływający eksponat muzealny…

Staruszek „Wars” jest w dobrej kondycji. Ale z każdym statkiem tak jest, że jak się o niego dba on to oddaje. Kiedy szykujemy go po sezonie do następnego – czyścimy, malujemy, wymieniamy, co trzeba. Żadnych prowizorek. Robimy to na nabrzeżu lub w płockiej stoczni rzecznej. Kiedy zapuszczam silnik i lśniący „Wars” rusza, to ja też czuję gigantyczny zastrzyk energii. I nic to, że dno niezbyt przyjazne, że pada deszcz i wieje wiatr *(tramwaj wodny pokonując dystans ok. 8 kilometrów płynie z prędkością 10-12 km/godzinę, ale pod prąd prędkość jest o połowę niższa – red.)*.

Panie kapitanie, czy Warszawa rzeczywiście wraca nad Wisłę?

Całe lata czekałem na to. I nie myślałem, że doczekam. Nad Wisłą naprawdę coś się dzieje. Cieszy mnie każdy najmniejszy stateczek na wodzie, każda wysypana nowa plaża. Obserwowałem od pierwszej cegiełki, jak powstawało nowoczesne Centrum Nauki Kopernik. Teraz powstają bulwary. A po prawej stronie, niby tej „dzikiej” widzę soczystą zieleń, a w niej wiele gatunków ptaków i różnej „wodnej” zwierzyny.

„Wars” pływa nie tylko pod banderą Warszawskich Linii Turystycznych.

Tak, poza sezonem statek jest wynajmowany na różne imprezy – w ubiegłym sezonie odbyły się na nim trzy wesela. Kiedyś był świadkiem zaślubin młodej pary. Są tu organizowane wieczory kawalerskie, panieńskie, imieniny, spotkania integracyjne. To powoduje, że „Wars” jest ciągle naoliwiony i świetnie sobie radzi z nurtem Wisły. A te dodatkowe rejsy pozwalają nam nieco zmniejszyć koszty jego eksploatacji *(podczas jednego rejsu silnik spala 20-25 litrów ropy – red.)*.

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI KROK PO KROKU...

NA ŻĄDANIE – WYSTARCZY TYLKO ZNAK



Korzystanie z przystanków „na żądanie" jest łatwe. Najistotniejsza jest dobra komunikacja z kierowcą. Doradzamy, jak to zrobić najlepiej.

Wszystkie przystanki „na żądanie" są odpowiednio oznaczone i wyróżnione. Pasażer znajdzie o nich informację w wielu różnych miejscach - wewnątrz pojazdów (na klasycznej lub elektronicznej tablicy bocznej), na przystankach (na naklejce z numerem linii i w rozkładach jazdy) oraz na rozkładach zamieszczonych w Internecie.

Wysiadamy na przystanku na żądanie

Jeżeli chcemy wysiąść na przystanku na żądanie, to musimy o tym poinformować kierowcę. Do tego celu służą przyciski „STOP" lub „na żądanie" znajdujące się w każdym pojeździe. W autobusach są umieszczane najczęściej na poręczach przy drzwiach. Większość przycisków „STOP" jest w kolorze czerwonym, a w najnowszych pojazdach przyciski oznaczono dodatkowo opisem w alfabecie Braille'a, by ułatwić podróżowanie osobom niewidomym.

Bez względu na typ pojazdu, naciśnięcie przycisku „STOP" jest natychmiast sygnalizowane prowadzącemu i pasażerom. Sygnałem dla pasażerów, potwierdzającym zgłoszenie takiej dyspozycji, w większości autobusów będzie wyświetlenie odpowiedniego napisu na elektronicznej tablicy umieszczonej pod sufitem, a w najnowszych wozach - podświetlenie przycisku po jego naciśnięciu. W niektórych pojazdach dodatkowo rozlegnie się sygnał dźwiękowy. W sukcesywnie wycofywanych z ruchu Ikarusach - wciśnięcie przycisku „na żądanie" spowoduje wyłącznie podświetlenie się przycisku.

Równolegle odpowiedni sygnał otrzymuje kierowca.



Zbliżając się do przystanku na żądanie, kierowca ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. **I musi mieć czas na bezpieczne zatrzymanie.** Dlatego należy naciskać przyciski z odpowiednim wyprzedzeniem. Żeby uniknąć wszelkich nieporozumień i kontrowersji związanych ze zbyt późną sygnalizacją, najlepiej wciskać przycisk „STOP" już kilka sekund po odjeździe z przystanku poprzedzającego.

Wsiadamy na przystanku na żądanie

Komunikacja jest również ważna podczas wsiadania na przystanku na żądanie. Tutaj sygnałem **dla kierowcy jest wyraźne i zdecydowane podniesienie ręki w momencie zbliżania się pojazdu do przystanku.** Tylko wtedy prowadzący pojazd ma szansę na bezpieczne zatrzymanie autobusu na naszym przystanku. Jeżeli kierowca otrzyma znak zbyt późno, np. dopiero w momencie gdy pojazd mija przystanek, musimy liczyć się z przykrymi konsekwencjami - autobus wtedy nie zatrzyma się.

Najlepiej informować kierowcę o zamiarze skorzystania z danego autobusu wyciągniętą ręką z otwartą dłonią, poprzez kilkukrotne „pomachanie" nią w górę i w dół. Wtedy nie będzie miał żadnych wątpliwości.

Ułatwienia dla osób niepełnosprawnych

Osoby niepełnosprawne ruchowo, osoby niewidome i niedowidzące poruszające się z białą laską lub z psem przewodnikiem są traktowane w sposób szczególny. Aby ułatwić im korzystanie z autobusu wystarczy, by oczekiwały na przystanku w miejscu widocznym dla kierowcy. Prowadzący pojazd – widząc taką osobę – musi się zatrzymać.

Dodatkowe ułatwienia dla wszystkich

Zarząd Transportu Miejskiego zwrócił się do przewoźników z wnioskiem, by w sytuacji gdy na przystanku „na żądanie" będzie stał już jeden autobus, kierowcy następnych autobusów zbliżających się do takiego przystanku traktowali go jako przystanek stały.



KAMPANIE ZTM

BIELSKO-BIAŁA PRZED WARSZAWĄ I… WIEDNIEM

Bielsko-Biała jest jednym z miast, w którym najszybciej uruchomiono elektryczne tramwaje. Ruszyły na trasy wcześniej, niż w Warszawie, Wrocławiu, a nawet Wiedniu! Przez lata funkcjonowały dwie linie tramwajowe, które niespodziewanie zlikwidowano w 1971 roku, mimo ambitnych planów rozbudowy. W kolejnym artykule z serii „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" przybliżamy historię ostatniej zlikwidowanej sieci tramwajowej w Polsce.



Od początku nowocześnie

Ostatnie dwudziestolecie XX wieku to w Bielsku okres intensywnego rozwoju gospodarczego. Zwiększająca się liczba ludności wzrosła w tym czasie do ponad 14 tysięcy mieszkańców. Władze miasta, dostrzegając problem braku regularnej komunikacji, od 1884 roku zaczęły myśleć o budowie tramwaju. Co ciekawe, od początku rozważano wykorzystanie trakcji elektrycznej, która wówczas była innowacją i nie była stosowana w regularnym ruchu tramwajowym (pierwszy eksperymentalny tramwaj elektryczny skonstruował Werner Siemens w 1881 roku, a dopiero w 1891 roku otwarto pierwszy system tramwajów elektrycznych w niemieckim mieście Halle). Niestety, brak własnej elektrowni uniemożliwiał budowę sieci. Dopiero w 1893 roku miasto zostało zelektryfikowane, co otworzyło drogę do budowy systemu tramwajowego. Kursowanie miejskiej kolei elektrycznej uroczyście zainaugurowano 11 grudnia 1895 roku. Jeździła na trasie łączącej dworzec kolejowy z pobliskim Cygańskim Lasem – popularną dzielnicą wypoczynkową Bielska. Linia miała prawie 5 kilometrów długości i przebiegała przez całe miasto. Była jednotorowa. Zlokalizowano na niej 15 przystanków i 5 mijanek.

Spokojne lata

W ciągu następnych lat tramwaje wrosły w krajobraz Bielska i stały się podstawowym środkiem transportu w mieście. Liczba podróżnych stale wzrastała – z ok. 390 000 pasażerów w 1899 roku do ponad 809 000 w roku 1913. Zaniechano rozbudowy istniejącej linii, ale stale zwiększano częstotliwość i sprowadzano nowe wagony.

Po I wojnie światowej Bielsko znalazło się w granicach II Rzeczypospolitej. Duża liczba ludności napływowej, jak również niesłabnące zainteresowanie turystyką powodowały ciągły wzrost liczby przewożonych pasażerów w tramwajach. W 1919 roku podróżowało nimi ponad dwa miliony osób. Mimo, że miastem zarządzała już administracja polska, przedsiębiorstwo tramwajowe nadal znajdowało się pod zarządem Niemców. Powodowało to częste konflikty między obsługą wagonów a pasażerami. Nieporozumienia występowały też na szczeblach władzy, a długoletni spór udało się rozwiązać dopiero w latach 30. XX wieku. Wówczas bielskie tramwaje przejęli Polacy.

Epizodem w historii bielskich tramwajów były przewozy towarowe. Uruchomiono je na początku lat 20. XX wieku, przede wszystkim na potrzeby miejskiej elektrowni.

Lata 30. XX wieku, jak i wybuch II wojny światowej nie spowodowały znacznych zakłóceń w kursowaniu tramwajów w mieście. W 1939 roku



fot. www.fotopolska.eu

miasto, jak i zarządzanie tramwajami znów przejęli Niemcy. Stale wzrastała liczba pasażerów, których w 1941 roku było ponad trzy miliony.

Śmiałe plany i niespodziewany koniec

Rok 1945 „obszedł się" z Bielskiem dość łaskawie. W mieście nie było większych zniszczeń, a wszystkie wagony tramwajowe bezpiecznie przeczekały zmianę władz w zajezdniach. Dzięki temu, już 27 lutego 1945 roku uruchomiono pierwszy powojenny tramwaj Bielskiej Kolei Elektrycznej do Cygańskiego Lasu.

Wielki projekt rozbudowy linii tramwajowej w Bielsku opracowano już w 1949 roku. Zakładano utworzenie rozległej sieci, obejmującej tereny sięgające daleko za miasto. W ciągu kolejnych 6 lat planowano uruchomienie tramwajów do Aleksandrowic, Straconki, pod stację kolejki linowej na Szyndzielnię, a nawet do Szczyrku. W 1951 roku otwarto jedynie połączenie do Aleksandrowic, a budowę kolejnych odcinków tras w dalszych latach zarzucono.

Wycofanie się z budowy nowych linii zwiastowało rychły koniec tramwajów w Bielsku-Białej (od 1951 roku formalnie nowym mieście, powstałym z połączenia dwóch sąsiadujących miejscowości). Lata 60. XX wieku to okres wzrastającego ruchu ulicznego i marginalizacji roli transportu szynowego w miastach. Wyeksploatowana infrastruktura i zbyt


fot. Urząd Miasta Bielsko-Biała

mały zasięg bielskiej sieci tramwajowej przyczynił się do podjęcia decyzji o ostatecznej likwidacji tramwajów. 25 listopada 1970 roku zamknięto linię do Aleksandrowic, a 30 kwietnia 1971 roku ostatni tramwaj pojechał do Cygańskiego Lasu. Mimo protestów wielu mieszkańców, trwający 76 lat etap w historii miasta został zakończony.

Co po tramwajach?

Tramwaje szybko zniknęły z ulic Bielska-Białej. W krótkim czasie zostały wywiezione do Łodzi i tam wyjeździły swoje ostatnie kilometry. W zamian za nie, miasto otrzymało około 30 autobusów, którymi zastąpiono zlikwidowane linie tramwajowe. Linie autobusowe oplotły całe miasto, a po tramwajach nie pozostało wiele śladów.

Bielsko-Biała zlikwidowała tramwaje jako ostatnie miasto w czasach PRL, w latach 70. XX wieku. Praktycznie było to w przededniu kryzysu naftowego, który spowodował drastyczny wzrost cen paliw. W kontekście tych wydarzeń, decyzja o zamknięciu systemu tramwajowego tym bardziej dziwi...

Czy tramwaje wrócą do Bielska-Białej, choćby w formie historycznej ekspozycji? Trudno to ocenić. W latach 90. XX wieku powstał zalążek muzeum komunikacji miejskiej, w którym zgromadzono kilka zabytkowych wagonów tramwajowych. Jednak nie udało się ich odrestaurować i wyeksponować. Obecnie planuje się budowę pomnika. Będzie on miał formę wagonu tramwajowego, ustawionego na tle muralu, przedstawiającego reprodukcję przedwojennej pocztówki. W założeniu, ma sprawiać wrażenie wyjeżdżającego z przedstawionej na ścianie ulicy. Ma być miejscem żywym, pełnym ludzi, które będzie stale przypominać o bogatych bielskich tradycji tramwajowych.

tekst: Maciej Beister
wykorzystano: opracowanie historyczne Bielskiego Towarzystwa Tramwajowego


fot. Urząd Miasta Bielsko-Biała

Miasto Bielsko-Biała jest położone w południowej części województwa śląskiego. Leży nad rzeką Białą, a swoimi granicami obejmuje część obszarów Beskidu Niskiego i Beskidu Śląskiego. Miasto formalnie zostało utworzone w 1951 roku, z połączenia dwóch mniejszych, sąsiednich miejscowości – Bielska i Białej Krakowskiej. Obecnie jest siedzibą władz powiatu bielskiego i głównym ośrodkiem administracyjnym, przemysłowym i handlowo-usługowym regionu Podbeskidzia.

BUDAPESZT – MIASTO IKARUSEM JEŻDŻĄCE

Formalnie utworzone w latach 1872-73 z trzech miast, ósme pod względem wielkości zaludnienia miasto Europy. 23 dzielnice pełne zabytków, łaźni i ośrodków kultury. Stolica Węgier i Ikarusa. To jest właśnie Budapeszt.



Międzynarodowy węzeł komunikacyjny łączący drogi, rzekę, kolej oraz transport lotniczy. Budapeszt to także wielkie ośrodki handlu, przemysłu oraz centrum kultury, stolica z dziesiątkami zabytków. Piękne, gorące miasto, które ochłodę znajduje nad rzeką i w podziemiach.

Najstarsze metro na kontynencie europejskim

Historia budapeszteńskiej kolei podziemnej rozpoczęła się w roku 1896, kiedy odbywała się wystawa milenijna z okazji tysięcznej rocznicy powstania państwa węgierskiego. Wystawa została ulokowana w parku miejskim, do którego trzeba było zapewnić szybki dojazd. Władze miasta postanowiły nie psuć malowniczego miejsca – polecono więc architektom i inżynierom budowę trasy pod ziemią. W ten sposób powstała linia metra – druga na świecie (pierwszy system podziemnej kolei został uruchomiony w Londynie), a pierwsza na kontynencie europejskim. Kolejkę warto odwiedzić nie tylko ze względu na historię. Dzięki zachowaniu oryginalnego wyposażenia i wystroju możemy przenieść się w historii kilkadziesiąt lat wstecz. Tym bardziej, że kursujące wagoniki są repliką pojazdów, które jeździły na tej trasie na samym początku XX wieku.

Obecny układ metra stanowią trzy linie – żółta M1 (czyli kolejka milenijna), czerwona M2 oraz niebieska M3. Ciągle trwają prace nad ukończeniem budowy linii zielonej – M4, jednak nieustający brak funduszy skutecznie wpływa na opóźnienie oddania tego odcinka. Wszystkie trzy linie posiadają jeden wspólny punkt przesiadkowy, który znajduje się na placu Ferenca Deák'a (Ferenc Deák tér). Dzięki temu zapewniona jest możliwość szybkiej i sprawnej przesiadki.

Każdy, kto jest przyzwyczajony do czystości i porządku w warszawskim metrze w Budapeszcie może przeżyć szok. Rozbudowa sieci metra odbywała się po II wojnie światowej – koszty budowanych stacji były bardzo niskie, więc i standard był niski. Cały czas trwa sukcesywna, jednak powolna modernizacja obiektów.

Stan taboru również nie jest najlepszy. Są to głównie wysłużone wagony serii 81. Niebieskie, pordzewiałe i obchodzące z farby wagony są głośne, jednak zapewniają szybki transport pomiędzy wszystkimi stacjami. Twórcy budapeszteńskiego metra zadbali, aby linie łączyły ze sobą ważniejsze punkty miasta. Stworzone zostały systemy węzłów przesiadkowych, np. do stacji kolejek podziemnych, które noszą nazwy HÉV (odpowiednik naszej WuKaDki). Składy tych linii kursują od godziny 4.30 do około 23.30.

Kolejką do miasta

Dojazd z miejscowości podmiejskich zapewniają wagoniki HÉV-ów. Jest to system naziemnej kolejki aglomeracyjnej, która łączy miejscowości oddalone od Budapesztu o ok. 30-50 kilometrów.

Obecnie kursują trzy linie kolejki: z Batthány tér do Szentendre, z Őrs vezér tér do Gödöllő i z Boráros tér na wyspę Csepel, z dodatkowym odgałęzieniem dochodzącym do Ráckeve.

Wszystkie początkowe stacje kolejki połączone są z metrem. Pozwala to na szybki transport z miejscowości podmiejskich do ścisłego centrum miasta.

Na podstawie biletu komunikacji miejskiej kolejkami HÉV można podróżować w granicach miasta. Granice stolicy są zaznaczone na schematach linii, które są umieszczone nad każdym wejściem w środku wagonu.

Muzeum komunikacji w Szentendre

Korzystając z jednej z kolejek HÉV możemy dojechać do miejscowości Szentendre, gdzie swoje miejsce znalazło muzeum transportu zbiorowego, którego właścicielem jest BKV z.r.t., czyli stołeczne zakłady komunikacyjne Budapesztu. Bilet wstępu stanowi jednorazowy bilet miejski, który kasuje się przy wejściu do muzeum w ręcznym kasowniku.



Wystawa w muzeum jest dość statyczna. Spotkać można tam wiele fotografii oraz opisów, które dotyczą transportu zbiorowego. Jeżeli ktoś nie zna węgierskiego to pozostaje mu jedynie oglądanie, ponieważ brak jest opisów w innych językach. Jednak, gdy przebrnie się przez salę z pamiątkami oraz historią transportu, przed zwiedzającym otwierają się sale z pojazdami, gdzie spotkać można historyczne autobusy, trolejbusy i tramwaje. Jako, że Węgry to ojczyzna Ikarusa, jemu poświęcono najwięcej uwagi.



Żółte tramwaje

Widoczne z daleka żółte tramwaje stanowią dopełnienie sieci linii autobusowych i trolejbusowych. Park taborowy jest różnorodny, jednak w większości składający się z przestarzałych wysokopodłogowych wozów. Trwa stopniowa wymiana pojazdów, lecz nie kupuje się tramwajów niskopodłogowych. Wyjątkiem są linie „transportowego kręgosłupa" Budapesztu, czyli 4 oraz 6. Kursują tam nowoczesne niskopodłogowe pojazdy. Jeżdżą praktycznie niemal całą dobę, z częstotliwością co 1,5 minuty w godzinach szczytu!

Cechą charakterystyczną tramwajów jest właśnie wysoka częstotliwość oraz szybkość w przemieszczaniu się (torowiska są wydzielone oraz istnieje wysoki priorytet w sygnalizacji świetlnej).

Wzdłuż peszteńskiego brzegu Dunaju kursuje swojego rodzaju linia turystyczna nr 2. Wyglądając przez okna można zobaczyć wszystkie budapeszteńskie mosty (są naprawdę piękne) oraz cudowną panoramę Wzgórza Zamkowego. Można także z bliska przejechać obok budynku parlamentu.



Miasto ikarusem jeżdżące

To właśnie z tego miasta wyjechało ponad kilkaset tysięcy wozów spod znaku Ikarusa. Nic więc dziwnego, że w Budapeszcie kursuje ich całkiem pokaźna liczba. Niebiesko-zielone autobusy Ikarusa z wysoką podłogą nadal królują w stolicy Węgier. Trwa oczywiście stopniowa wymiana pojazdów na nowsze, niskopodłogowe autobusy, ale w związku ze złą sytuacją finansową przedsiębiorstwa, proces ten jest powolny.

Jednak pomimo niedogodności przy wsiadaniu można liczyć na czystość oraz szybki dojazd. Autobusy kursują pomiędzy godzinami 5.00 a 23.00 z dość wysoką częstotliwością. W nocy kursuje kilka linii nocnych.

Warto przejechać się linią 17 lub 17A (trasa wariantowa – skrócona). Autobusy tej linii zawiozą nas do Baszty Rybackiej, skąd rozpościera się piękny widok na całe miasto. Należy pamiętać, że po wejściu do jakiegokolwiek pojazdu, należy jak najszybciej skasować bilet (biletów dobowych i innych krótko- i długookresowych nie trzeba kasować za każdym razem), ponieważ kontrole są dość częste i skrupulatne, a kara dotkliwa finansowo.

Trzeba również pamiętać, aby przed wyjściem z autobusu skorzystać z przycisku „na żądanie", ponieważ wszystkie przystanki w mieście mają ten charakter. Stojąc na przystanku nie trzeba nic robić. Kierowca widząc pasażera zatrzyma się bez machania.

Oprócz niebiesko-zielonych autobusów, po Budapeszcie kursują także trolejbusy. Pierwsze pojazdy tej trakcji pojawiły się w mieście w grudniu 1933 roku. Rozwój sieci trwał do roku 1949. Lata pięćdziesiąte przyniosły popularną w całej Europie likwidację wszystkiego, co jeździ „pod drutem". Rozwój trakcji trolejbusowej rozpoczął się w latach 70. i 80. XX wieku, w czasie kryzysu paliwowego.

Kolejki miejskie

Do atrakcji turystycznych Budapesztu można dołączyć linię 60. Jest to kolejka zębata (Fogaskerekű vasút). Kolejka ma normalnotorowy (1435 mm) rozstaw szyn i jeden tor. Linia ma długość 3,7 km, przy czym pokonuje różnicę poziomów 315 m. Uruchomieniu linii przyświecał cel zapewnienia transportu dla przedmieść Budy i pozostałej części miasta. W początkach wagoniki były ciągnięte przez parowóz. W zimie kolejka nie kursowała. Od lat 70. obsługują ją zespoły trakcyjne austriackich zakładów Simmering-Graz-Pauker. Kolejka należy do sieci tramwajowej.

Druga kolejka zębata (Budavári sikló) kursuje do pl. Św. Jerzego. Swoją historią sięga roku 1870. Jest to druga, zaraz po lyońskiej, kolejka zębata w Europie. II wojna światowa przyniosła zniszczenie trakcji. Uznano ją za zbyteczną i zastąpiono autobusem. Po planach przekształcenia kolejki na schody ruchome oraz decyzji o remoncie wagoniki ruszyły w trasę dopiero w roku 1986. Rok później kolejka została wpisana na listę światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO. Na trasie kursują wahadłowo dwa wagoniki, które są repliką wagonów sprzed 140 lat.



Krzesełkowa kolejka linowa (Libegő) uruchomiona została w roku 1970 i kursuje na najwyższy szczyt w Budapeszcie – górę Jana. Całkowita długość trasy to 1,4 km, a różnica poziomów wynosi 262 m.

Ostatnią z kolejowych atrakcji jest kolejka dziecięca (Gyermekvasút). Od samego początku, czyli od roku 1948 obsługą konduktorską, sprzedażą biletów oraz kierowaniem ruchem zajmują się dzieci w wieku 10-14 lat. Dorośli wykonują obowiązki maszynistów, kierowników stacji oraz pracowników technicznych.

Kolejka biegnie pomiędzy wzgórzami Budy wzdłuż granicy miasta – od Góry Széchenyiego do Erzsébettelek (do pętli Hűvösvölgy). W czasach komunizmu na Węgrzech kolejka obsługiwana była przez pionierów, stanowiąc element wychowania socjalistycznego. Warto podkreślić, że nie była to praca za karę. Trafiały tu dzieci, które wyróżniały się w nauce. Praca w kolejce była powodem do dumy.

Trasa wąskotorowej (760 mm) kolejki liczy 11,2 km i nie jest zelektryfikowana.



Nad pięnym modrym Dunajem

Transport publiczny w Budapeszcie to nie tylko metro, tramwaje, trolejbusy, autobusy, kolej podmiejska i linowa. To także statki. Od 1 lipca 2012 roku w ramach działań przedsiębiorstwa komunikacyjnego uruchomione zostały trzy linie obsługiwane statkami. Można z nich korzystać na podstawie np. biletu 24-godzinnego.



Oczywiście, poza miejskimi statkami, swoje usługi oferują inne przedsiębiorstwa turystyczne. Wielką atrakcją cieszy się autobus, który zjeżdża do Dunaju, przepływa kawałek i powraca na ląd.

Co warto wiedzieć?

Bilety wydawane przez BKV są takie same dla autobusów, trolejbusów, tramwajów, metra, kolejki zębatej oraz pociągów podmiejskich – ale jedynie w obrębie miasta. W przypadku autobusów, które przekraczają granice ważne są do pierwszego przystanku podmiejskiego.

tekst i fot.: Mateusz Kania

DO „OGÓRKA" DODAJ KAWY*/

Otwarte muzea i galerie, świetna zabawa i zabytkowe autobusy. To właśnie Warszawska Noc Muzeów. Czy wyobrażasz sobie ją bez „ogórków"?

Skromne początki

Pierwsza Noc Muzeów odbyła się w roku 1997 w Berlinie. Duże zainteresowanie sprawiło, że akcję postanowiono kontynuować. Pomysł podchwyciły także inne miasta. Obecnie nocną akcję zwiedzania muzeów, galerii oraz innych obiektów kulturalnych organizuje już ponad 120 miast w Europie! Wśród nich jest – oczywiście – Warszawa. Stołeczna przygoda z Nocą Muzeów rozpoczęła się w roku 2004. Do organizacji jej pierwszej edycji włączyli się członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie. Uruchomili specjalną linię muzealną, która była obsługiwana wszystkimi naszymi zabytkowymi „ogórkami", czyli... dwoma! Nikt z organizatorów nie przypuszczał, że tak rodzi się jedna z najfajniejszych imprez, w jakich uczestniczymy. Dziś chyba już nikt sobie nie wyobraża wypuszczenia na trasy muzealne tylko dwóch wozów...



Kultowe „ogórki"

Od początku kultowym znakiem warszawskiej edycji Nocy Muzeów stały się zabytkowe pojazdy. Dziś na tej imprezie nie może zabraknąć kultowych „ogórków". Dziesięć lat temu wyjechały na trasy tylko dwa wozy, a rok temu ponad 20.

KMKM Warszawa ma kilkanaście sztuk historycznych pojazdów, jednak nie tylko warszawskie pojazdy wyjeżdżają do obsługi linii muzealnych. Gościmy także wozy z Gdańska, Białegostoku, Torunia, a nawet z Czech.

Zabytki można spotkać nie tylko podczas Nocy Muzeów. Kilka godzin wcześniej odbywa się Zlot Zabytkowych Autobusów - w tym roku już ósmy.



Dużo kawy i pracy



Warszawska Noc Muzeów to ponad dwieście otwartych placówek. By je połączyć komunikacyjnie liniami muzealnymi, na trasy wyjedzie dwadzieścia kilka zabytkowych autobusów oraz kilkadziesiąt nowoczesnych.

Przygotowanie tego wszystkiego zajmuje dużo czasu. Kiedy zaczynają się przygotowania do kolejnej Nocy Muzeów? Chwilę po tym, jak zakończy się jej wcześniejsza edycja! Dlaczego? Należy zebrać wnioski i podsumować, co się udało, a co należy jeszcze dopracować. Dzięki temu podczas następnej Nocy Muzeów można wprowadzić kolejne udogodnienia. Oczywiście w organizacji całej akcji trzeba wziąć poprawkę na trwające prace i remonty (przykładowo w roku 2012 trzeba było





zmienić pętlę linii muzealnych z pl. Bankowego na ul. Bielańską).

W planowaniu tras linii duże znaczenie ma liczba oraz lokalizacja otwartych placówek. Z założenia większość powinna być objęta dojazdem linii muzealnych. Niestety, czasami nie jest to możliwe ze względu na znaczną odległość od miejsca przesiadkowego. Oprócz wyznaczania tras należy wziąć pod uwagę popularność obiektów oraz statystyki odwiedzin. Pomoże to oszacować tak zwane potoki pasażerskie, czyli ile osób może udać się w dane miejsce i czym ich przewieźć. To zajmuje najwięcej czasu. Nieraz nie obejdzie się bez kawy. Gdy po wielu godzinach ustaleń mamy gotowe trasy oraz częstotliwość nadchodzi pora przygotowania rozkładów, zarówno dla nowych wozów, jak i popularnych „ogórków”. Tak to wygląda od strony „kuchni komunikacyjnej”. Klubowiczów można spotkać również podczas Nocy Muzeów. Obsługę pojazdów zabytkowych, czyli m.in. konduktorów zapewniają członkowie KMKM, miłośnicy komunikacji miejskiej, a także goście z innych miast. Klubowicze służą także pomocą przy informacji.

Cichą pracę wykonują także graficy i odpowiedzialni za prowadzenie ruchu. Dzięki tej pracy dostępne są schematy, a także dekoracje liniowe oraz podejmowane są decyzje w sprawie kursowania wozów w trakcie Nocy Muzeów. Czasami trzeba włączyć do ruchu wóz rezerwowy, gdy na konkretnej linii jest dużo zainteresowanych.

Jak widać organizacja Nocy Muzeów to duże przedsięwzięcie. Najbliższa edycja odbędzie się **18 maja**. Mamy nadzieję, że odwiedzicie nasze zabytkowe wozy i wyruszycie z nami we wspólną podróż do muzeów! Do zobaczenia na trasie! Z kubkiem kawy!

**/ Motywem przewodnim tegorocznej edycji Nocy Muzeów będzie kubek z kawą.*

tekst: Mateusz Kania
fot. KMKM







WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO